

DEUTSCHES REICH

P803068/W011



AUSGEGEBEN
AM 22. JUNI 1922

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

— № 355153 —

KLASSE **63 c** GRUPPE 23
(R 51909 II/63 c²)

Dr.-Ing. Edmund Rumpler in Berlin-Johannisthal.

Bremsanordnung an Kraftfahrzeugen.

BEST AVAILABLE COPY

Dr.-Ing. Edmund Rumpler in Berlin-Johannisthal.

Bremsanordnung an Kraftfahrzeugen.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 29. Dezember 1920 ab.

Kraftfahrzeuge sind in der Regel mit zwei Bremsen versehen, und zwar einer Handbremse, welche zumindest die unmittelbar an den Hinterrädern angebrachten Bremsen anzieht, und einer Fußbremse, welche gewöhnlich das Getriebe bremst. Wird nun die Getriebebremse angezogen, und gleitet ein Treibrad auf der Fahrbahn, so kann eine Bremswirkung vollständig ausbleiben, indem die Getriebe-
 10 welle zwar vollständig festgebremst wird, das Ausgleichgetriebe aber als Umkehrgetriebe wirkt, indem jenes Rad, das Widerstand am Boden findet, die Drehrichtung des anderen am
 15 Boden keinen Widerstand findenden Rades umkehrt. Die Bremswirkung ist dann höchstens gleich der gleitenden Reibung dieses letzteren Rades am Boden und daher vollständig unzureichend.
 20 Gemäß der Erfindung werden nun die Getriebebremse und die unmittelbar an den Treibrädern angebrachte Treibradbremse derart miteinander gekuppelt, daß beide Bremsen gleichzeitig durch denselben Betätigungsmechanismus
 25 (Fuß- oder Handhebel) angezogen werden können. Hierdurch wird das Rad, welches in dem angenommenen Fall keinen Widerstand am Boden findet, sofort festgestellt und kann sich nicht mehr, wie sonst, rückwärts drehen.
 30 Das andere Rad wird durch die unmittelbar an ihm befestigte Bremse in bestimmtem Maße gebremst, außerdem kommt aber auch in diesem Falle die Getriebebremse zur Wirkung, da sich die Umlaufräder des Ausgleichgetriebes
 35 an dem Kegelrad des festgesetzten, gleitenden Treibrades abwälzen und dadurch die Vorlegewelle in Umdrehung versetzen. Hierdurch wird die Drehung des Rades, welches Widerstand am Boden findet, nicht nur durch

seine eigene Treibradbremse, sondern zusätzlich auch durch die Vorgelegebremse abgebremst, obwohl das andere Treibrad in dem angenommenen Fall gleitet.

Die Zeichnung zeigt ein Ausführungsbeispiel der Erfindung:

f bedeutet den Bremsfußhebel, an den eine Rolle *d* angeschlossen ist, über welche ein Seil geführt ist, das einerseits zur Getriebebremse *g*, die zwischen Antrieb *m* und Ausgleichgetriebe *t* liegt, und andererseits zu der Rolle *c* führt, über die ein Seil *b* zu den beiden Bremsen der Hinterräder *r* läuft. An der Rolle *c* greift noch ein Seil *e* an, das unmittelbar vom Handhebel *h* aus angezogen werden kann. *w* ist die Übertragungswelle, *n* der Wagenrahmen.

Wird der Fußhebel *f* niedergedrückt, so werden sowohl die Getriebebremse *g* als auch die Hinterradbremmen angezogen, wobei die Rollen *d* und *c* für einen Ausgleich der Bremswirkungen sorgen.

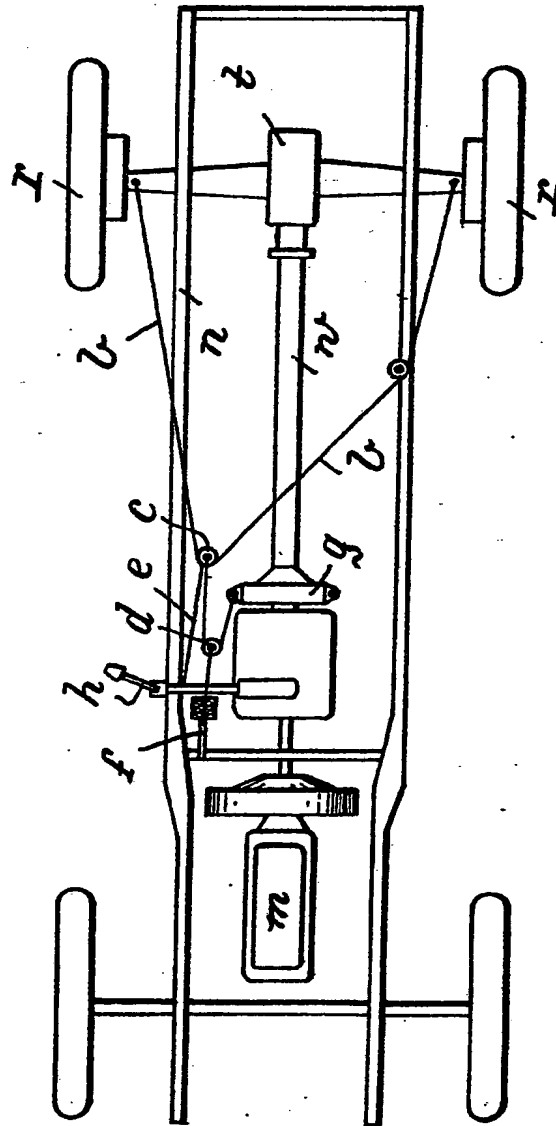
Beim Anziehen des Handhebels *h* allein werden die beiden Hinterradbremmen angezogen. Naturgemäß ist auch eine Vertauschung von Hand- und Fußhebel zulässig, so daß der Handhebel die Getriebe- und Treibradbremmen gleichzeitig und der Fußhebel die Treibradbremmen allein anzieht.

PATENT-ANSPRUCH:

Bremsanordnung an Kraftfahrzeugen, dadurch gekennzeichnet, daß die zwischen der Antriebsmaschine und dem Ausgleichgetriebe angeordnete Getriebebremse und die Treibradbremmen derart miteinander gekuppelt sind, daß beide Bremsen gleichzeitig entweder vom Fuß- oder vom Handhebel aus angezogen werden können.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

BEST AVAILABLE COPY



PHOTOGR. DRUCK DER REICHSDRUCKEREL

THIS PAGE BLANK (USPTO)